



Segreterie Regionali Abruzzo

PROGETTO DI RIORDINO DELLE SOCIETA' DEL TPL ABRUZZO

Posizione di Cgil, Cisl e Uil e delle rispettive Federazioni Trasporti (art. 7 Costi Produttività)

Con l'obiettivo di una rapida e positiva conclusione dell'iter per la costituzione dell'Azienda unica del TPL Abruzzo si assicura una partecipazione attiva delle parti sociali.

Il quadro di riferimento e la critica situazione del bilancio regionale impongono una scelta responsabile anche da parte delle rappresentanze sindacali in merito a quella che deve tendere ad una rivisitazione degli accordi e della organizzazione del lavoro nell'ambito delle Società pubbliche del TPL senza che questa azione determini un dumping sociale per i lavoratori del settore in termini di salvaguardia dei livelli occupazionali.

Nel riaffermare la validità dell'Accordo di programma sottoscritto con la Regione Abruzzo lo scorso 20 dicembre e che costituisce già il primo atto concreto di una volontà delle parti sociali, **le OO.SS. riaffermano la necessità di una propedeutica presa d'atto da parte della politica attraverso la concretizzazione di atti che recuperino ed efficientino i cosiddetti "costi della politica"**.

Dirigenti, Amministratori, Collegi di Sindaci Revisori, Consulenze esterne: questi, e non solo, sono i capitoli sui quali una politica realmente responsabile ha l'obbligo di intervenire, senza "se" e senza "ma", in aggiunta a quanto fatto timidamente finora su detti temi.

Si chiede quindi una immediata condivisione di azioni di riordino che portino ad un ridimensionamento del quadro dirigente e delle spese per logistica/approvvigionamento/magazzino che siano in linea con quanto, con altrettanta celerità, si intende fare per quanto attiene il costo e l'organizzazione del lavoro. In questa ottica deve essere messo nella cognizione di tutte le parti interessate il progetto di dettaglio della nascita newco ed avviato un processo di continuo confronto su tutti i temi riguardanti l'organizzazione del lavoro.

Resta altresì invariato il giudizio inerente la indifferibile costituzione dell'Azienda Unica regionale attraverso il coinvolgimento di tutte e tre le Aziende pubbliche oggi esistenti.

Sebbene sia condivisibile la logica di ragionare per step, la Ferrovia Adriatico Sangritana deve essere parte integrante del progetto di fusione sin dall'inizio della sua redazione. Come già esposto anche nel corso dell'audizione in quarta Commissione si ribadisce infatti l'opportunità di prevedere l'integrazione anche i comparti gomma e ferro della Ferrovia Adriatico Sangritana nella Società costituenda. Riteniamo che questa previsione sia necessaria per ottimizzare l'integrazione dei servizi e massimizzare le economie di scala. Una corretta integrazione modale dei servizi è certamente favorita se la stessa "regia" gestisce, oltre alla rete dei servizi su gomma, anche quella dei servizi su ferro prevedendo ovviamente le necessarie interazioni tra la newco e la Direzione Trasporto Regionale di Trenitalia o in futuro con eventuali altre imprese ferroviarie, avendo sempre a riferimento l'imprescindibile attenzione alla clausola sociale. Inoltre devono essere definiti gli ambiti d'azione della nascente newco (attività su bacino unico, esercizio attività commerciali su gomma e su ferro). Un'azienda così articolata avrebbe maggiore capacità competitiva e, considerate le articolate funzioni delle attività su ferro, consentirebbe una più proficua utilizzazione delle risorse umane presenti nelle attuali tre Aziende riducendo la possibilità di eventuali esuberi. Pertanto, si ritiene indispensabile chiarire a monte ed inequivocabilmente gli indirizzi progettuali in tali ambiti invitando a considerare i vantaggi che tale proposta porterebbe in termini di efficienza, di risparmio sui costi, di produzione di servizi adeguati alla clientela.

Inoltre risulta altresì indifferibile conoscere quello che è il quadro economico/finanziario delle tre Aziende interessate dal progetto di Azienda unica e delle relative Società partecipate.

In questo ambito va chiarito quello che è il quadro delle risorse destinate al settore e va approfondito anche il dato relativo agli investimenti in programma per ciascuna delle tre Aziende.

Per le finalità sopra esposte, Cgil, Cisl e Uil Abruzzo, unitamente alle rispettive Federazioni di categoria, evidenziano quelli che si ritiene possano essere diversi elementi utili attraverso i quali raggiungere gli obiettivi prefissati, ribadendo alcuni concetti già esplicitati nell'ambito della valutazione del Piano progettuale di fusione.

Nello specifico:

- 1) prioritariamente e con estremo senso di responsabilità, anche per dare concretezza alla volontà delle scriventi di dare una svolta netta ed incontrovertibile al cambiamento, siamo disponibili ad avviare immediatamente un confronto per la rivisitazione degli Accordi

aziendali in tema di permessi sindacali, nell'ottica e nel perimetro di quanto convenuto con l'Accordo interconfederale del 31 maggio scorso e con l'obiettivo di un loro ridimensionamento numerico in termini di valori assoluti;

- 2) le numerose figure dirigenziali apicali (direttori di area) e di quadri ad oggi presenti nelle tre Aziende, dovranno essere utilizzate con l'obiettivo di un recupero economico ed operativo mediante l'ottimizzazione delle esperienze e delle professionalità degli stessi così da comportare la diminuzione delle tante attività di consulenza. Inoltre si ritiene necessaria l'eliminazione degli assegni ad personam oggi riconosciuti a numerosi quadri aziendali e l'apertura di un confronto per l'individuazione di eventuali specifiche funzioni da definire nell'ambito della trattativa di secondo livello;
- 3) deve emergere l'indicazione del risparmio derivante dall'unificazione delle attività di manutenzione, attraverso l'ottimizzazione di strutture, attrezzature e professionalità. La diretta conseguenza sarebbe un recupero consistente derivante dall'effettuazione in house di lavorazioni oggi portate all'esterno, con il recupero dei relativi costi quantificabili in diversi milioni di Euro. In questo ambito andrebbe implementata una organizzazione capace di fornire anche servizi a mercato ad operatori del settore;
- 4) non meno importante è la quantificazione dei recuperi naturalmente ottenibili dalla nuova pianificazione dei servizi in una ottica intermodale che, con l'ipotesi di Azienda Unica, diviene maggiormente efficace stante una maggiore facilità di razionalizzazione e che determina un recupero importante di risorse o una possibilità di aumento dell'offerta a parità di costi;
- 5) per quanto attiene l'armonizzazione del trattamento del personale, le OO.SS. assumono formalmente l'impegno ad affrontare con il consueto alto senso di responsabilità tutte le questioni afferenti sia le normative che i trattamenti economici del personale. Ciò al fine del raggiungimento di una solida base su cui costruire una Azienda pubblica capace di superare il confronto con il mercato in termini di sostenibilità economica ed efficacia nella erogazione dei servizi, avendo, in questa fase di avvio, al centro della propria posizione la convinzione della necessità di non attuare politiche rivendicative che possano determinare un aumento del costo del lavoro. Tale disponibilità non può essere disgiunta dal comune impegno nella ricerca ed attuazione di ogni azione utile a raggiungere i livelli occupazionali ottimali mediante un cronoprogramma che permetta di

attenuare gli effetti della possibile necessità di diminuire gli attuali livelli occupazionali;

- 6) per quanto attiene il punto 5) una prima azione da fare sarà quella di convenire su di un nuovo accordo di secondo livello che interessi tutti i neo assunti all'Azienda Unica e che abbia come parametro di valutazione il recupero di produttività. Analoga disponibilità sarà alla base di tavoli tecnici aventi come obiettivo una attualizzazione degli accordi di secondo livello per tutti quegli argomenti che hanno diretta incidenza sulla produttività;
- 7) si ribadisce la indispensabile attivazione del Fondo regionale Trasporti, così come normato nella Legge regionale 1/2011, nel quale far confluire tutte le risorse direttamente riconducibili al finanziamento del TPL contemporaneamente alla definizione del completo processo di fusione per poter meglio governare quanto disposto dalla Legge di stabilità 2013 in materia di Fondo nazionale Trasporti.

CGIL - CISL - UIL ABRUZZO

FILT CGIL - FIT CISL - UILTRASPORTI ABRUZZO